Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7619**

17. Wahlperiode 08. 11. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/7419 –

Kostensteigerung beim Bau der Autobahn 94

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bau der A 94 in Bayern droht den Bundeshaushalt stärker zu belasten, als bislang angenommen. Anlässlich der Eröffnung des Abschnitts Forstinning–Pastetten gab die Autobahndirektion Südbayern die Kosten für diese Maßnahme mit 49,9 Mio. Euro an. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 waren die Kosten noch mit 26,9 Mio. Euro angesetzt. Obwohl dieser erste Abschnitt der umstrittenen Isentalautobahn noch im absolut ebenen Gelände verläuft, mussten hier bereits umfangreiche Bodenstabilisierungsmaßnahmen vorgenommen werden, die offensichtlich zu diesem massiven Anstieg der Kosten führten. Man muss davon ausgehen, dass in den beiden östlichen Folgeabschnitten die Bodenstabilität eine ungleich größere Rolle spielen wird. Angesichts der Ergebnisse der jüngsten Tiefenbohrungen sagte jetzt beispielsweise das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „… es sei jederzeit möglich, dass dieser Abschnitt teurer werde als geplant.“ (Süddeutsche Zeitung vom 31. August 2011). Und die Autobahndirektion ließ erklären, „für die Isentaltrasse gebe es keine besonders guten Bodenverhältnisse.“ (Münchner Merkur vom 31. August 2011).

Gerade angesichts der dramatischen Haushaltssituation im Verkehrssektor sollten alle Möglichkeiten geprüft werden, Kosten im Straßenbau zu sparen und entsprechende Prüfungen vorzunehmen.

1. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuellen Baukosten, und wann bzw. von welcher Stelle wurden diese Kosten erhoben?

Die Kostenansätze für den Abschnitt Pastetten–Dorfen wurden im Jahr 2011 durch die Bayerische Straßenbauverwaltung aktualisiert. Damit werden nach derzeitigem Kenntnisstand zukünftig für den Lückenschluss mit dem oberbayerischen Teilabschnitt der A 94 von Pastetten–Dorfen–Heldenstein rund 350 Mio. Euro zu veranschlagen sein.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. November 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Unsicherheiten und Unwägbarkeiten sind in dieser Kostenschätzung enthalten, insbesondere vor dem Hintergrund schwieriger geologischer Verhältnisse in den Hanglagen zwischen Pastetten und Heldenstein?

Die aktuellen Kostenschätzungen beinhalten alle bekannten Rahmenbedingungen und geologischen Baugrundverhältnisse.

3. Liegen der Bundesregierung vergleichende Studien zu Nutzen und Kosten der Trassen Haag und Dorfen insbesondere vor dem Hintergrund der Baugrundverhältnisse vor?

   Wenn nicht, wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag einer solchen Untersuchung?

Seitens der Bayerischen Straßenbauverwaltung wurden im Rahmen des Trassenvergleichs die Kosten der beiden Trassen Haag und Dorfen in der gleichen Planungstiefe gegenübergestellt. Auf Grundlage der bislang durchgeführten Überprüfungen und vergleichenden Untersuchungen zu den beiden Trassenvarianten wurde für die Trasse Dorfen entschieden und dies gerichtlich bestätigt. Weitere vergleichende Studien zu Nutzen und Kosten der Trassen Haag und Dorfen wurden nicht durchgeführt. Eine weitere vergleichende Untersuchung wird nicht erwogen.

4. Von welcher Bauzeit geht die Bundesregierung für die 33 Kilometer zwischen Pastetten und Heldenstein aus, nachdem bereits in finanziell wesentlich besseren Zeiten bei anderen A 94-Abschnitten lediglich 2 bis 2,5 Kilometer pro Jahr finanziert werden konnten?

Die Fertigstellung der Gesamtstrecke der A 94 steht in Abhängigkeit von bestandskräftigem Baurecht und den künftigen Finanzierungsmöglichkeiten.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die auch im Planfeststellungsbeschluss aufgeführte Tatsache, dass die Trasse Dorfen für den überwiegenden Teil des Verkehrs, also das bayerische Chemiedreieck, erst nutzbar ist, wenn sie vollständig gebaut ist, während bei der Trasse Haag jeder Abschnitt sofort verkehrswirksam ist, da er an die B 12 angebunden ist?

Die volle Verkehrswirksamkeit der Trasse Haag könnte für den Fernverkehr ebenfalls erst nach kompletter Gesamtfertigstellung erreicht werden, da bis dahin immer Engstellen im Bereich der noch nicht ausgebauten B 12 vorhanden wären. Hinzu kämen nicht zu vermeidende Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B 12 während der Bauzeit.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass somit die A 94 auf der Trasse Dorfen über einen langen Zeitraum nur von wenigen Verkehrsteilnehmern genutzt werden kann, die zudem aus jenen Gemeinden kommen, von denen sich die meisten immer gegen diese Trasse ausgesprochen haben, während die große Mehrheit der Verkehrsteilnehmer aus dem Chemiedreieck, die seit Langem die A 94 fordern, noch auf lange Zeit die B 12 benutzen muss?

Gemäß den straßenrechtlichen Regelungen sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Vor diesem Hintergrund ist der Aus- beziehungsweise Neubau der A 94 auf ganzer Länge im Bedarfs-

plan für die Bundesfernstraßen 2004 in verschiedenen Bedarfskategorien enthalten und wird entsprechend verfolgt. Dabei können verkehrliche Zwischenzustände temporär auftreten. Jedoch stehen diese der formulierten Zielsetzung einer durchgehenden Fernstraßenwirkung nicht entgegen.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, dass einer der wichtigsten Gründe für den Bau der A 94 die weit überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit auf der B 12 ist?

Die Verkehrszahlen als auch die Unfallhäufigkeit auf der B 12 sind bekannt. Mit dem Bau der Trasse Dorfen wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert. Im gerichtlich bestätigten Trassenvergleich hat sich gezeigt, dass die Trasse Dorfen dieses Ziel besser erreicht als die Trasse Haag.

8. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit, dass insbesondere der Lkw-Verkehr aus dem Raum Altötting-Mühldorf-Waldkraiburg Richtung Rosenheim-Inntalautobahn den 32 Kilometer langen, teilweise mautpflichtigen Weg über die geplante A 94 (Trasse Dorfen) und die B 15 mit Ortsdurchfahrten wählt, wenn sich alternativ dazu die nur 18 Kilometer lange und vollkommen maut- und ortsdurchfahrtfreie Strecke auf der B 12 anbietet?

Die Verkehrsverlagerungen auf eine A 94 werden auch in Anbetracht der für Lkw-Verkehr bestehenden Mautpflicht spürbar sein und damit die Entlastung der B 12 erreicht werden.

9. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das Verkehrsgutachten der Autobahndirektion Südbayern (Kurzack 2008), das im Fall der A 94 (Trasse Dorfen) einen Restverkehr auf dem entsprechenden Abschnitt der B 12 von 66 Prozent sieht und somit ebenfalls eine völlig ungenügende Entlastung der unfallträchtigen B 12 feststellen muss.

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liegen Prognoseberechnungen für das Jahr 2025 vor, die eine Verkehrsbelastung von 10 000 bis 12 000 Lkw/Werktag auf einer durchgehend hergestellten A 94 zwischen der Anschlussstelle (AS) Forstinning und AS Burghausen ausweisen. Nach Auskunft der bayerischen Straßenbauverwaltung beträgt gemäß der Verkehrsuntersuchung von Prof. Harald Kurzak die Entlastung des Verkehrs auf der B 12 durch die Trasse Dorfen im Jahr 2025 im besonders unfallträchtigen Teil zwischen Haag und Heldenstein zwischen 54 und 69 Prozent. Der Verkehr wird damit mehr als halbiert.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die künftige Unfallgefahr angesichts der Tatsache, dass bei Realisierung der Trasse Dorfen (Isental) die B 12 mit ihrer hohen Unfallgefahr erhalten bleibt, während sie im Fall der Trasse Haag (B 12) durch eine vergleichsweise sichere vierspurige Straße mit Mitteltrennung ersetzt wird?

Wegen der erheblichen Reduzierung des überregionalen Verkehrs und vor allem des Schwerverkehrs gegenüber dem derzeitigen Zustand, wird sich die Verkehrssicherheit auf der B 12 deutlich verbessern.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass aufgrund des 1991 durch den Deutschen Bundestag geforderten Trassenvergleichs auch die Trasse Haag positiv raumgeordnet ist und für diese darüber hinaus bereits viele Untersuchungen vorliegen, die im Zuge der Gerichtsverhandlungen immer wieder aktualisiert wurden?

Im Rahmen der Gesamtplanung wurde eine detaillierte Abwägung zwischen den beiden Trassenvarianten durchgeführt. Im Ergebnis zeigte sich die Trasse Dorfen vorteilhafter und vorzugswürdiger als ein Ausbau der B 12 auf einer Trasse Haag. Dies wurde bisher auf allen gerichtlichen Ebenen bestätigt.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die im Planfeststellungsbeschluss aufgeführte eigenständige Verkehrswirksamkeit des Abschnitts Forstinning–Pastetten?

Der Abschnitt Forstinning–Pastetten schließt an die Staatsstraße St 2331 an und bildet mit dieser ein zusammenhängendes Verkehrsnetz. Damit ist bis zur Fertigstellung der beiden Folgeabschnitte Pastetten–Dorfen und Dorfen–Heldenstein grundsätzlich eine eigenständige Verkehrsfunktion gewährleistet. Bezogen auf eine zu erreichende Entlastung der B 12 tritt die volle Verkehrswirksamkeit der A 94 erst nach Fertigstellung des noch fehlenden Teilstücks über Dorfen zwischen AS Pastetten und AS Heldenstein ein.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333